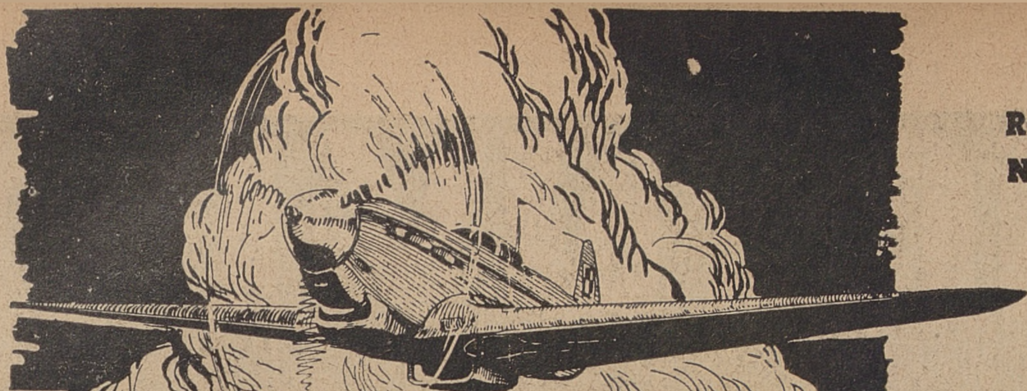
Cena 10 zł

30 MARCA–
6 KWIETNIA
1947

P

ROK II
Nr 13 (41)



SKRZYDŁA i MOTOR

TYGODNIK LOTNICZY DLA MŁODZIEŻY

JAK BĘDZIEMY PODRÓŻOWALI w ROKU 1999?

Reportaż w numerze na str. 153.



JERZY PORADOWSKI

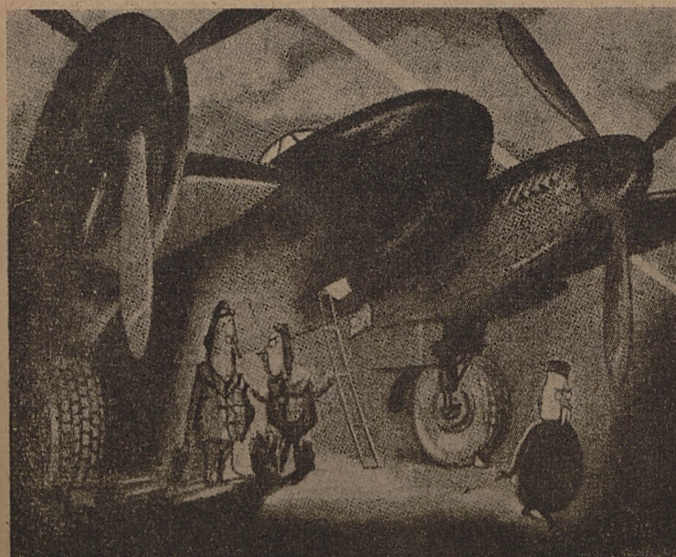
Korespondencja własna SiM, Copyright by „Skrzydła i Motor"

Wygodny Chewrolet typu 1946 cicho sunie przez szerokie ulice Washingtonu. Po opętańczym ruchu nowojorskim, ten spokój jaki panuje w stolicy wydaje się prawie dziwaczny. Szerokie ulice są jasno oświetlone, ale prawie puste, nieliczne reklamy neonowe odbijają się w ciemnych oknach wystaw. W oddali błyszczy wyrastający ponad wszystko potężny masyw oświetlonego Kapitolu.

Poprzez szeroki łuk przerzuconego ponad rzeką Potomak mostu samochód przelatuje na drugi brzeg rzeki. Jeszcze parę minut i przed nami masywne hangary lotniska.

Murzyn w błękitnej liberii Panamerican Airways porywa nasze walizki, które w chwilę potem oblepione już nalepkami i zaopatrzone w odpowiednie etykiety wędrują na ruchomej taśmie do stojącego już na lotnisku samolotu.

Pasażera o nic głowa nie boli. W rękę mu wtykają bilet z numerem miejsca w samolocie i etykietką na odbiór bagażu, bufetowy posługacz podsuwa tacę z różnymi napojami chłodzącymi, sprzedawca gazet podjeżdża wózkiem, pełnym najnowszych magazynów i gazet. Urzędnik pocztowy przypomina, czy nie trzeba wysłać komu pocztówki z pozdrowieniami z Washingtonu? Na frontowej ścianie poczekalni świetlany napis ruchomej gazetki podaje właśnie ostatnie wiadomości za świata, przy dźwięku krzykliwej muzyki jazzowej, płynącej z głośnika.



Wtem ponad dźwięk muzyki wybija się dźwięczny głos zapowiadaczki.

— „Pasażerowie samolotu do Nowego Jorku proszeni na start".

Grupa pasażerów skupia się przy drzwiach. Jeszcze jedno sprawdzenie biletów i wychodzimy na lotnisko. W jasnych snopach reflektorów błyszczą metalowe boki naszego samolotu. Po metalowych schodach dostajemy się do wnętrza. Stewardesa pomaga mi uwolnić się z płaszcza, wskazuje ze stereotypowym amerykańskim uśmiechem, jaki widuje się tysiącami we wszystkich filmach amerykańskich, moje miejsce i prosi o umocowanie pasów przed startem. Samolot już drga rytmicznie. Zamykają się drzwi i powoli ruszamy na start. Jeszcze próba silników na starcie i powoli suniemy po asfaltowej nabieżni. Migają w pędzie światła lotniska, oddalają się, rozpływają i łączą z otaczającymi światłami miasta. Jesteśmy w powietrzu.

— Słuchaj, będąc w Ameryce, musisz raz chociaż przelecieć się samolotem w nocy ponad wielkimi miastami — zachęcali mnie znajomi. — To niecodzienny widok.

Dałem się namówić i oto teraz siedziałem w wygodnym miękkim fotelu, spoglądając przez małe okienko na migające w dole światła.

— Do you like — usłużna stewardesa podsuwa mi pod nos pudełko z sakramentalną amerykańską gumą do żucia. Trudno odmówić choćby ze względu na jej zachęcający uśmiech. Przeżuwam więc ostry, owocowy smak i z zaciekawieniem spoglądam na dół.

Zaiste, widok niecodzienny. Pocięta jasnymi pręgami oświetlonych ulic ciemność nocy wygląda jak dziwaczna mozaika. Trudno zorientować się kiedy skończyły się światła Washingtonu, a zaczął się Baltimoore. Te same szachownice świetlanych pręg, poznaczone od czasu do czasu barwnymi punktami reklam. Samolot przelatuje ponad jasną plamą zatoki Chespeak Bay i znów przed nami błyskają tysiączne światła — Filadelfia.

A potem już niekończące się prawie morze świateł, ciągnące się jak poznaczony świetlnymi punktami wspaniały dywan. Jasne, pulsujące światłem pręgi ulic, jak migotliwe węże pełzające w dole. Zbliżamy się do Nowego Jorku.

Natężenie świateł wzrasta. Linie są już teraz bardziej szerokie i gęstsze. Ich świetlana migotliwość potężnieje i coraz więcej widać barwnych punktów. Niekończące się prawie morze świateł — rozmigotane, jakby falujące i pulsujące barwną tkaniną blasku.

Widok wspaniały i niecodzienny. Wprost trudno oderwać oczy od tej migotliwej sieci świateł.

Samolot kładzie się na skrzydło. Przed nami z boku wyrastają z błyszczącego tła potężne masywy bloku drapaczy. Jesteśmy nad samym sercem miasta-olbrzyma. Wysokie wieżyce drapaczy, wywyższone jeszcze przez ciemność, oblepione jasnymi kwadratami świetlanych punktów wydają się być jakąś nierealną, fantastyczną dekoracją teatralną. Z wysokości 112 piętra, na szczycie Paramounth'u potężny reflektor zakreśla ponad miastem smugę jasnego światła. W dole, w wąwozach ulic pulsujące życie wielkiego miasta, rozmigotane reklamy świetlne, skaczące po wyniosłych frontonach domów, długie linie prostych ulic, jasno oświetlone i pełne ruchu.

Ponowny wiraż samolotu i już ukazują się jasne światła lotniska La Guardia. Jeszcze jedno okrążenie lotniska i samolot prawie bez wstrząsu siada na lotnisku.

Godzina lotu, godzina niecodziennych wrażeń i wspaniałych widoków, godzina, która pozostanie w pamięci na zawsze.



JAKA SZKODA!

REPORTAŻ FANTASTYCZNY

Potrącany przez wiecznie spieszących się warszawiaków maszerowałem w stronę dworca kolejowego, by dymiącym samowarkiem udać się na urlop, który zamierzałem spędzić w Gdyni. Nagle wzrok mój przykuł barwny afisz wraz z wynurzającą się zeń srebrzystą sylwetką samolotu. Nogi nie czekając na rozkaz zakreśliły łuk i zanim się spostrzegłem, już wciśnięty między gromadkę ciekawskich, czytałem zdumiony:

!!!NIEBYWAŁA OKAZJA!!!
P. L. L. „LOT" MAJĄ ZASZCZYT ZAWIADOMIĆ P. T. PUBLICZNOŚĆ

że z dniem 1 kwietnia 1947 roku rozpoczęliśmy w celach reklamowych, bezpłatny przewóz miłych gości do wszystkich większych miast Polski!

Zaufajcie nam, a przekonacie się, że podróż samolotami P.L.L. „Lot" odbywa się bezpieczniej, szybciej, przyjemniej, aniżeli przy pomocy rozreklamowanych „Motorów i Skrzydeł".

— Właściwie dlaczego „Motory i Skrzydła"? — bąknąłem.

Ze wszech stron obrzucono mnie pogardliwymi spojrzeniami, a jeden z przygodnych gapiów, wycedził pogardliwie przez zęby: Cóż to, figura z księżyca spadła, że nie ma pojęcia o wyobrażeniu, że za jedne dziesięć złociszów można w każdym jednym kiosku uskutecznić nabycie propellerka ze skrzydełkami?

— Aha! — zaświtało mi w głowie, więc to kreciej robocie „Motoru i Skrzydeł" należy przypisać tę wspaniałomyślność P.L.L. „Lot".

— Patrzcie państwo, takie to niby przyjemniaczki siedzą u nich za biurkami, a okazuje się, że te cwaniaki kute na cztery nogi! Kto by to pomyślał, że położą „Lot" na obie łopatki!

Było nie było — korzystaj z okazji i wal na urlop samolotem do Gdyni! — postanowiłem głośno.

— Ja z panem — dorzuciło urocze dziewczę, z „mewką" w klapie płaszczyka, które jedyne z otoczenia nie zgromiło mnie nawet wzrokiem.

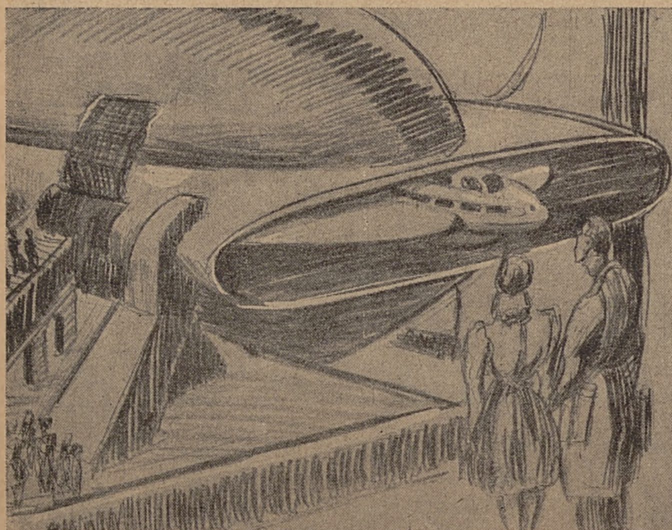
Skierowaliśmy się ku pobliskiemu postojowi autobusów „Lot"-owskich. Nie minęła minuta, jak znaleźliśmy się w olbrzymiej hali dworca lotniczego, zapełnionego tłumem pasażerów, wczytujących się chciwie w szpalty „Motorów i Skrzydeł".

— Nawet i tu wdarli się ci spryciarze ze swą propagandą! — pomyślałem.

Brak jednak czasu na dalsze rozmyślania, gdyż barwne strzały każą nam kierować się ku różowym drzwiom, ponad którymi widnieje, wykonany olbrzymimi literami napis: „Centralne Biuro Zbytu Pogody sp.z.o.o.". W drzwiach wita nas przystojny blondyn — jak się okazało kierownik biura — wylewnym gestem rąk zaprasza do środka.

— Poznaje go pan? — pyta szeptem moja towarzyszka. Przecież to ten sam, co robi pogodę w „Motorze i Skrzydłach"!

— Czym mogę służyć? — pyta tymczasem kierownik. Mamy na składzie wszelki asortyment pogody, od błękitnego nieba, do mgły i burz włącznie. Jakie życzenia?



...P. L. L. „Lot" zakupiły potężny komplet wypycho-wsysaczy...

—Ja tak lubię ośnieżone szczyty górskie — mruknąłem nieśmiało.

— Zrobione, zarzucimy trasę śnieżno białymi spiętrzonymi cumulusami!

— Ach! to będzie zbyt denerwujące przelatywać tuż obok przepastnych kotlin i szczytów górskich — choćby się one składały z kropelek wody i puszystego śniegu! — wyszczebiotała moja współtowarzyszka.

— Głupstwo — odparł szarmancko młodzian — siądzie pani po prawej stronie kabiny samolotowej i emocjonujące widoki znikną za szarą zasłoną mgły.

— Dziękujemy uprzejmie.

— Polecamy się na przyszłość.

Zamówiwszy jeszcze w radio muzykę z płyt i ustaliwszy w dziale technicznym kąt pochylenia foteli bujających, w mig dobrnęliśmy ruchomym chodnikiem ku potężnemu zespołowi wypycho-wsysaczy, wyrzucających z potworną siłą jeden samolot za drugim.

— Czeka nas półtoragodzinna jazda — zauważyłem.

— Ależ skąd, od czasu kiedy P.L.L „Lot" zakupiły komplet wypycho-wsysaczy, sprawa czasu trwania



...Źle skierowany prąd powietrza wyrzucił nas w przestrzeń międzyplanetarną...

przelotu została raz na zawsze rozwiązana! Samolot wyrzucony potężnym podmuchem ani się spostrzeże, jak znajdzie się w sferze niemniej potężnego prądu, wsysającego maszynę ku miejscu lądowania. Cudowny wynalazek!

Istotnie zbliżaliśmy się ku modrym falom Bałtyku w tempie wprost niepokojącym. W tym huraganowym podmuchu wiatr zatrząsł samolotem i ten niby bezwładny liść zaczął się unosić coraz wyżej i wyżej.

— S.O.S. S.O.S. — wystukiwał raz po raz radiotelegrafista.

Stało się! Źle skierowany prąd powietrza wyrzucił nas w przestrzeń międzyplanetarną! Żegnaj piękny świecie!

Czuję, że tracę przytomność. Ostatnim wysiłkiem rozsuwam powieki by przesłać pożegnalne spojrzenie ku Ziemi. Wychylam się... i uderzam nosem w ścianę mego kawalerskiego pokoju, na której wisi kalendarz z kartką 1 kwiecień — 1947 rok.

— Ach! — Więc to był sen i to do tego w noc primaaprilisową...

Jaka szkoda!

Byłbym Wam napisał taki piękny reportaż z podróży międzyplanetarnej!

Wasz Pumulus

...i uderzam nosem w ścianę...



OPERACJA GROM 11-bis

Kazimierz Goździewski, ppor.

6)

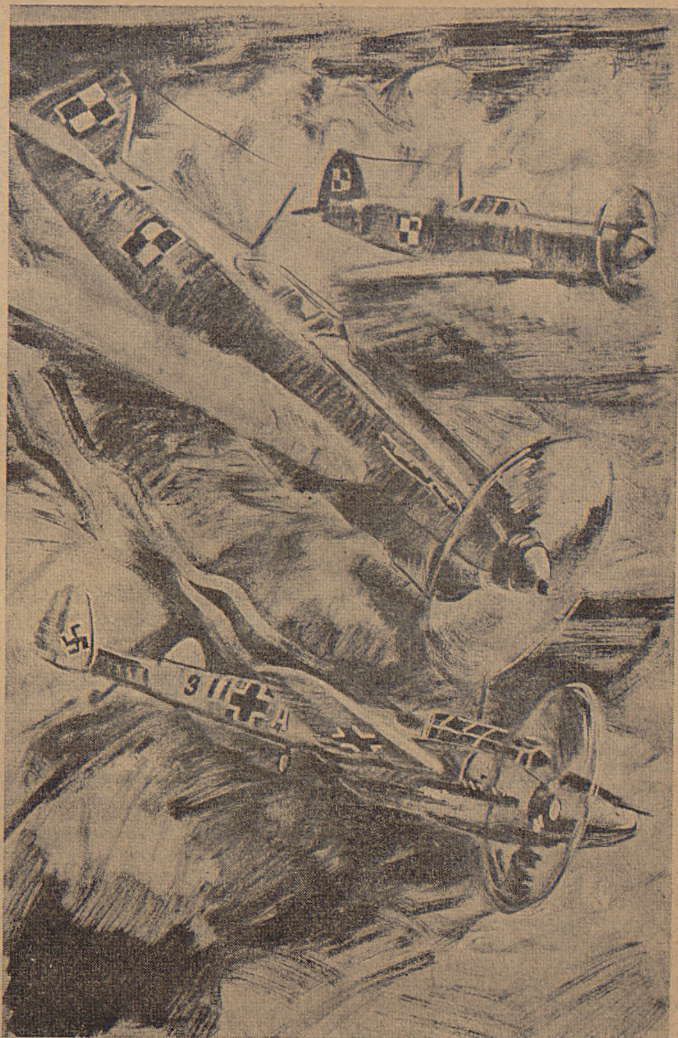
O godzinie piątej minut piętnaście zameldował im się z powietrza dowódca niemieckich bombowców, lecących na zadanie w kierunku polskich i radzieckich stanowisk. Zawrócili go z drogi komunikując, że nastąpiła pewna zmiana linii frontu i zamiast lecieć prosto, powinien skręcić na lewo i zrzucić ładunek na miejscowość Blauwasser — zajętą w tej chwili przez Polaków i Rosjan.

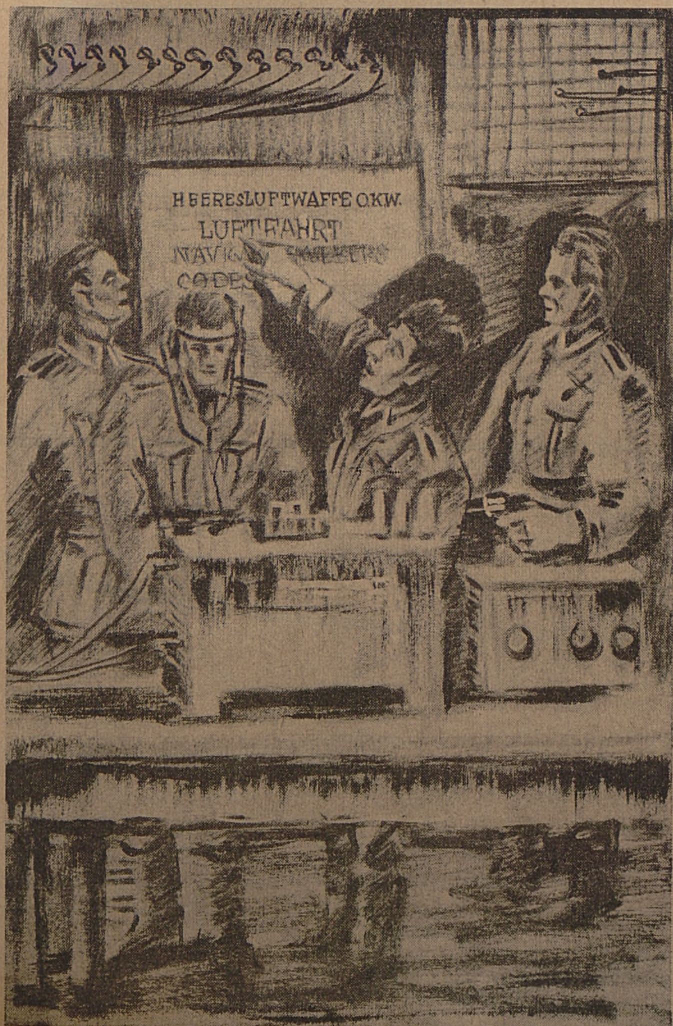
Niemiec ślepo usłuchał rozkazu i... zbombardował starannie niemiecką piechotę, skoncentrowaną do natarcia.

Chłopcy zacierali ręce z radości. Wszystko szło jak z płatka. W pół godziny po tym naprowadzili postrzelonego pilota niemieckiego, ciągnącego resztą sił do swej bazy w rejon działania polskich myśliwców. Niemiecki transport powietrzny z posiłkami, dążący do okrążonych przez nasze siły wojsk niemieckich, skierowali o dwanaście kilometrów dalej. Niemcy polecieli i zrzucili posiłki prosto w... polskie ręce.

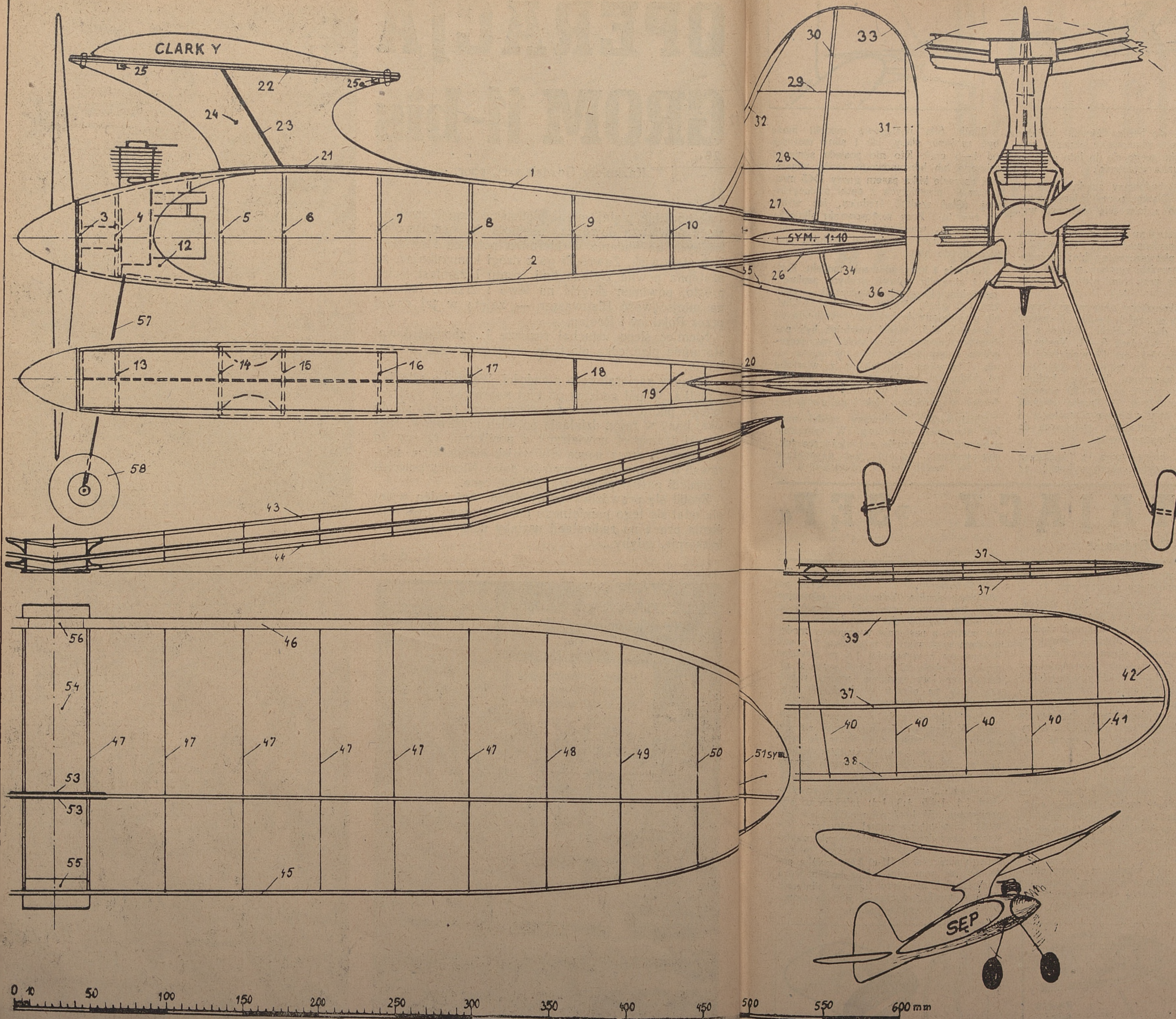
Zrobił się prawdziwy sądny dzień. Ani jeden wylot nie udał się tego pamiętnego dnia wrogowi. Bez wątpienia praca na radiostacji uszłaby naszym chłopcom bezkarnie, gdyby...

(c. d. n.)



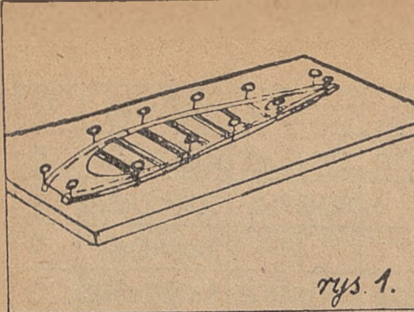


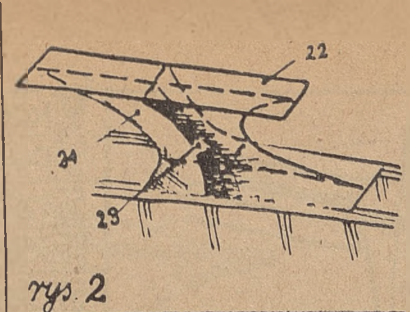




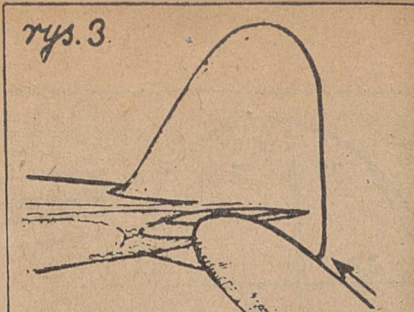
58	kółeczka	topola	ø45×14	2
57	podwozie	drut st.	ø2×520	1
56	łącznik	sosna	2×12×36	1
55	klocek	׀׀	7×8×36	1
54	deseczka	sklejka	1×38×206	1
53	׀׀	׀׀	0,6	2
52	koniec sk.	׀׀	0,6	2
48-51	żeberka	׀׀	0,8	po 2
47	׀׀	׀׀	0,8	12
46	listwa tyl.	sosna	2×12×510	2
45	listwa	׀׀	2×2×504	2
43-44	dzwigary	׀׀	3×3×510	po 2
42	łuk	bambus	2×3×260	2
41	żeberka	sklejka	0,8	2
40	׀׀	׀׀	0,6	2
39	listwa	sosna	2×7×350	1
38	׀׀	׀׀	2×4×350	1
37	dzwigary	׀׀	2×3×105	2
36	łuk dolny	bambus	2×3×95	1
35	listwa	sosna	2×5×140	1
34	dzwigary	׀׀	2×3×30	2
33	łuk górny	bambus	2×3×150	1
32	listwa	sosna	2×5	1
31	׀׀	׀׀	2×8	1
30	dzwigary	׀׀	2×3	2
26-29	żeberka	sklejka	0,8	po 1
25	patyczki	sosna	3×3×36	2
24	deseczka	sklejka	1,5×70×250	1
23	׀׀	׀׀	1,5×75×38	1
22	׀׀	׀׀	1×38×206	1
21	pokrycie	׀׀	0,6×50×162	1
20	rozpórka	sosna	2×3	2
19	׀׀	sklejka	1,5×23×26	2
13-18	׀׀	sosna	2×3	po 2
12	pokrycie	sklejka	0,6×80×115	2
11	rozpórki	׀׀	1,5×26×80	2
5-10	׀׀	sosna	2×3	po 2
4	żeberko	sklejka	2×45×58	1
3	׀׀	׀׀	2×42×46	1
1-2	wręgi	sosna	3×3×578	po 2
nr.	nazwa	mater.	wymiar	ilość

Skala	SP-BIS „SĘP” motorkowy model latający samolotu konstr. F. Gadomski
1:2,5	


rys. 1.



rys. 2


rys. 3

MODEL LATAJĄCY »SĘP«

F. Gadomski

Na podstawie dziesięcioletniej praktyki przy budowie modeli latających (z własnych planów) przystąpiłem do skonstruowania modelu, który by mógł wznieść się na wysokość kilkuset metrów w jednej minucie, a następnie utrzymywać się możliwie długo w powietrzu. Aby urzeczywistnić tę myśl, zbudowałem model zwany wysokim górnopłatem, typ o nisko położonym środku ciężkości. Tego rodzaju model jest zupełnie stateczny tak w locie silnikowym jak i w szybowym, z uwagi na nisko pod skrzydłem wbudowany kadłub, który w tym wypadku spełnia czynność ciężarka 300 g, zawieszonego pod skrzydłem, ważącym zaledwie 50 g. Do napędu zastosowałem własnej konstr. silnik samozapłonowy „Fegad" o pojemności 3,5 cm³, mocy 0,2 KM i wadze 210 g.

Wyczyny. „Sęp" latał już w czasie okupacji i zapoczątkował nową erę modelarstwa lotniczego w Polsce, erę silników samozapłonowych. Wyróżnił się przede wszystkim szybkim wznoszeniem oraz statecznością w powietrzu. Już w drugiej sekundzie po oderwaniu od ziemi, unosił się pod kątem 50—80⁰. Najpiękniejsze loty wykonywał w okresie zimowym. Zimne powietrze chłodziło doskonale silnik, a zamarzłe stawy służyły za idealnie gładkie lotniska. Zdarzały się lądowania na miejscu startu, oraz akrobacje wywołane odpowiednim „daniem gazu", przy czym loopingi nie były rzadkością. Taki sam model, wyposażony w silniczek o mocy 0,13 KM wykonał ponad 200 udanych lotów (nie odnosząc uszkodzeń). W 206-ym locie zahaczył o druty telefoniczne i doznał poważnych uszkodzeń, lecz następnego dnia wziął udział w Ogólnopolskich Zawodach Modeli Latających w Warszawie, gdzie zajął II-gie miejsce.

Ten sam model latał w Poznaniu 32 min. 40 sek. (silniczek pracował 60 sek.), a w Święto Lotnictwa w Bydgoszczy latał 7 min. po czym znikł z oczu (lot silnikowy trwał 30 sek.). Był to ostatni lot SP — BIS „Sępa" oglądany przez tysiące widzów.

UWAGI DOTYCZĄCE BUDOWY MODELU

Kształty „Sępa" nie są może zbyt miłe dla oczu modelarza, który kocha się w pięknych modelach redukcyjnych lub w idealnych liniach opływowych. Należy zaznaczyć, że model jest zbudowany celowo tak, a nie inaczej i jako całość przedstawia się bardzo żywo. Najeżone skrzydło i nisko wbudowany silniczek przypominają szykującego się do lotu sępa — kondora — króla wysokości.

„Sęp" jest zbudowany zgodnie z przepisami FAI. Nawet początkujący modelarz może go z łatwością wykonać wg. planu.

Zanim przystąpimy do budowy, musimy wpierw „zorganizować" listewki, sklejkę, papier, nici. pierwszorzędny klej acetonowy, oraz sporządzić rysunek w skali 1:1, posługując się przy tym podziałką podaną na planie.

Kadłub wykonujemy znanym systemem rozpórkowym z części 1—20. Najpierw należy skleić dwie drabinki, złożone z listewek 1—2 i rozpórek 5—11. Następnie pokrywamy drabinki cz. 12 wyciętymi ze sklejki 0,6 mm. Po zupełnym wyschnięciu styków kończymy budowę kadłuba wklejeniem rozpórek cz. 13—20 przyciętych wg. planu (rys. 1). Trzeba uważać, aby rozpórki były wklejone równolegle i nie przybrały kształtów, podobnych do żeber wychudzonego konia.

Wieżyczkę, która wraz z kadłubem tworzy jedną całość, należy wykonać ze sklejki 0,8 mm i pokryć 4-ma kawałkami papieru rysunkowego (patrzy rys. 2).

Stateczniki. Stosunkowo duży statecznik kierunkowy (ze względu na działanie silniczka) trzeba lekko wykonać według planu z cz. 26—36. Miejsce styku cz. 1—2 i 31 wzmocnić skrawkami jedwabiu. Symetryczny statecznik wysokościowy złożony z cz. 37—42 skleić również lekko i starannie, gdyż wpływa on bardzo na lot modelu (pamiętać o zaostrzeniu krawędzi spływu oraz dokładnym dopiłowaniu cz. 11 do statecznika głębokości, który trzeba będzie przesuwać w otworze końcowym kadłuba **(rys. 3).**

Skrzydło. Szczególnie do budowy skrzydła trzeba wybrać listewki o szczególnie równym słoju. Skrzydło złożone z cz. 43 — 54 skleić w dwóch połowach; osobno lewą i prawą, a następnie skleić z cz. 53 — 56 w jedną całość, zważając na równy kąt natarcia i nachylenia skrzydła **(rys. 4).**

Podwozie. (57) wygiąć z drutu stalowego (fortepianowego) 2 mm. „Sęp" nie potrzebuje specjalnej amortyzacji; wystarczą zwykłe kółka topolowe **(rys. 5).**

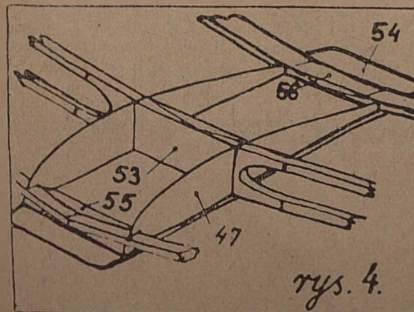
Silnik. Siłą pociągową modelu może być zarówno słaby, jak i silny motorek od 1—6 cm³. Kto nie posiada silniczka ropnego lub benzynowego, może wbudować na razie kilka pasem gumy 1×5 mm, zręcznie przyciętych z dętki motocyklowej. (Ciąć wzdłuż średnicy, jak widać na rys. 6). Przy zastosowaniu silniczka spalinowego, wbudować motorek tak, aby śmigło obracało się na osi kadłuba, prostopadle do niej.

Pokrycie i impregnowanie modelu. Kadłub i skrzydła pokryć grubym papierem japońskim (40 g/m²), a statecznik — cienkim (20 g/m²). Papier musi być dokładnie przyklejony do każdego żeberka, wręg i listewek. Cały model powinien być pociągnięty celonem co najmniej raz, **szczególnie** ściany wewnętrzne, otaczające silnik. Ubarwiony nitrolakiem z wierzchu na biało, od spodu czerwono, wygląda bardzo estetycznie i widoczny jest równie dobrze w powietrzu, jak i na ziemi.

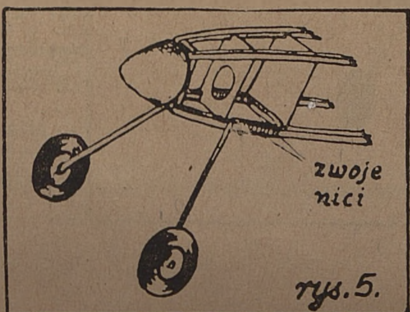
Oblatywanie. Zbudowany model musi być starannie wyważony. W tym celu przesuwamy skrzydło na wieżyczce tak, aby podparty palcami pod dźwigarami (cz. 44) model był w równowadze. W piękny, bezwietrzny dzień zabieramy „Sępa" i maszerujemy z nim w teren pozbawiony drutów kolczastych, telefonicznych lub innych przeszkód. Przystępując do lotów szybowych, sprawdzamy kierunek wiatru, a następnie wyrzucamy model **poziomo** pod wiatr z prędkością 2 m sek. Wyrzucony z wysokości 1,5 m powinien przelecieć około 20 m. Jeżeli wykazał zadawalające loty szybowe, można rozpocząć loty na silniku z ziemi lub ręki. Początkującym zalecam starty z ręki.

„Sęp" zdał egzamin w różnych warunkach. W ulewnym deszczu unosił się pod kątem 40⁰, a nawet silny wiatr nie przeszkadzał mu w locie. Wszystkim budowniczym „Sępa" życzę przyjemnej pracy oraz pomyślnych wyników.

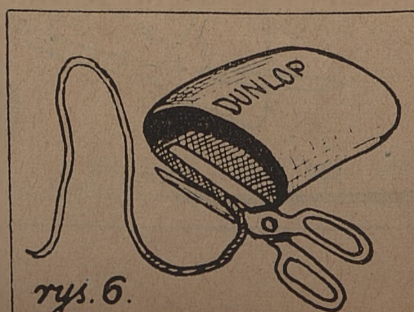
Uwaga. „Sęp" może być wykonany w skali 1:1, 1:2,5, 1:3, 1:4; zależnie od siły pociągowej. W 1947 roku odbędą się zawody „Sępów" **na gumę!** Zwycięzca zostanie nagrodzony silniczkiem samozapłonowym, II-gi 66% zniżka przy zakupie takiego silniczka, a III-ci 33% zniżką podobnie jak poprzedni. Kto będzie wolał pieniądze lub mniejszy (tańszy) silniczek, otrzyma według życzenia. Bliższe szczegóły zostaną wkrótce podane.



rys. 4.



rys. 5.



rys. 6.

DYREKTOR RAKIECIŃSKI PODRÓŻUJE

REPORTAŻ Z ROKU 1999

Po wielogodzinnej, męczącej pracy nocnej, dyrektor Agapit Rakieciński spał snem sprawiedliwych.

Szczelne rolety okienne służbiście stały na warcie, nie dopuszczając ani jednego, najmniejszego, najbardziej nawet przymilnie uśmiechającego się promyczka wschodzącego słońca. Bezszelestnie wirujące wskazówki zegarków na tle fluoryzujących tarcz nieubłaganie odmierzały nieodzowną „rację wypoczynku".

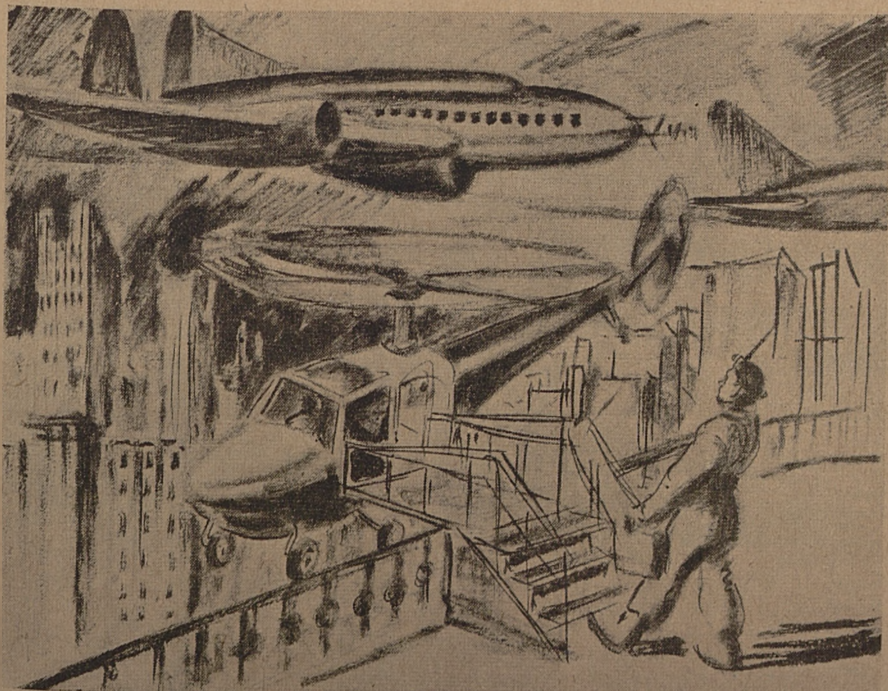
Pokój dyrektorski, przesiąknięty aromatem lasów szpilkowych (to był jednak świetny pomysł te automaty — wtryskiwacze olejków aromatycznych!), zarzucony planami, mapami Ziemi i Nieba, pełen radioodbiorników, ekranów telewizyjnych, zagadkowych aparatów samopiszących, samoliczących, samokreślących — rozkoszował się pełnią wypoczynku, ciszą tym bardziej cenną, że niezmordowane kółka budzika liczyły jej trwanie już zaledwie na sekundy.

Wtem głośnik otrząsnął się stukiem włączonego automatycznie prądu. Coś zamruczało w budziku i skoczna melodia dała sygnał do rozpoczęcia nowego dnia. Zaszeleściły unoszące się rolety, a wraz z potokiem słonecznego światła popłynęły na pokój słowa budzika:

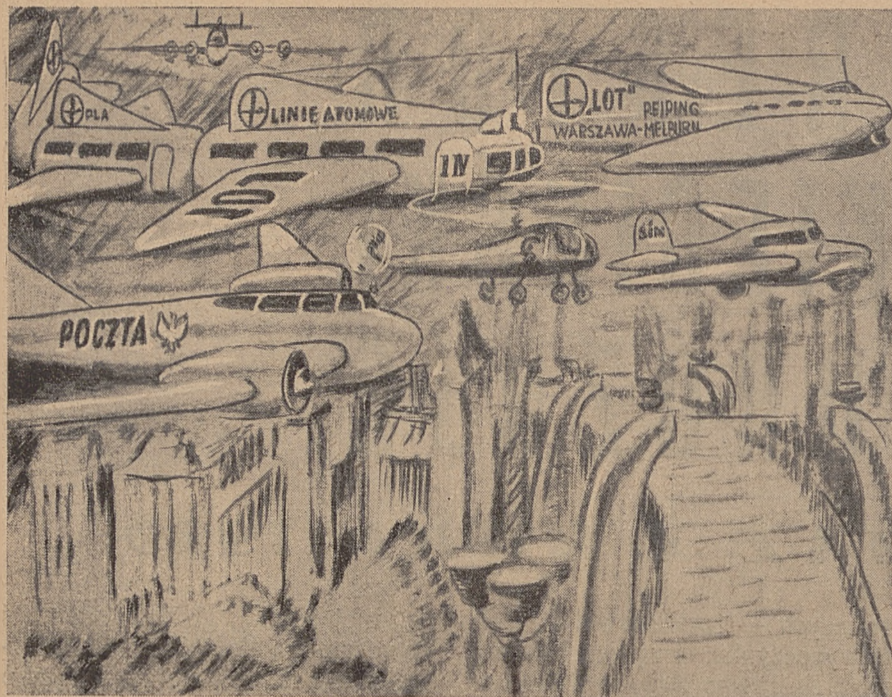
„Dzień dobry! Mamy dziś wtorek, 1 kwietnia 1999 roku. Pogoda jest słoneczna, wiatr N — W, 6 km/godz. Wzrost zachmurzenia przewiduje się dopiero ku wieczorowi. Najważniejsze wiadomości z ostatnich godzin: w ciągu nocy powrócił nasz ambasador z Marsa. Na dworcu komunikacji międzyplanetarnej powitał go przedstawiciel Towarzystwa Kolonizacji Planetarnej, zastępca sekretarza Związku Pracowników Stratosferycznych i wiele innych wybitnych osobistości. Z powodu niedopotrzenia inżyniera ruchowego i defektu mechanizmu automatycznej centrali radarowej zderzyły się dwa roto-tramwaje. Żaden z pasażerów nie poniósł szwanku dzięki niezawodnie działającemu urządzeniu rakietowo - resorującemu.

— Sprawy osobiste: jutro o godz. 23,00 w gmachu Towarzystwa Eksploatacji Promieni Kosmicznych w Bujdaville na Marsie odbędzie się uroczysty obiad na cześć 146-lecia zasłużonego dyrektora tej instytucji R. Radionkiewicza. Na przyjęciu podane będą historyczne i dziś już zupełnie zapomniane potrawy: chleb razowy, kartofle z kwaśnym mlekiem i polędwica z ostatniego konia".

...zjawia się śmigłowiec - dorożka...



Dyrektor Rakieciński nie słuchał dalszych słów dziennika. — Po kilku żywych ruchach, którymi starał się przegonić resztki snu (gimnastyki porannej nie lubił on i na program poranny jego budzika składały się niektóre tylko, wybrane według zainteresowania wiadomości, z pośród setek, jakie otrzymywał w ciągu nocy odbiornik-automat), udał się do łazienki. Starannie wyregulowany automat umył go (regulację sprawdzał osobiście od ostatniego piątku, gdy automat w czasie mycia „rozkwasił" mu nos!), ogolił — nie brzytwą, a specjalną pastą, chemicznie rozpuszczającą zarost. Wobec wielkiego pośpiechu parę pastylek zastąpiło śniadanie i za naciśnięciem zielonego guziczka w aparaturze sygnalizacyjnej, na ekranie od-



...wśród rzeki ogromnych transportowców...

biornika telewizyjnego ukazało się okrągłe i różowe oblicze dyżurnego portiera.

„Proszę przysłać po mnie śmigłowiec - taksówkę i zamówić jedno miejsce w „Asteroidzie" odchodzącym do Honolulu".

Dyrektor zatrzaskuje za sobą drzwi mieszkania i tym samym włącza windę odrzutową. Po chwili jest na tarasie. Miga szary cień i w poszumie kręcącego się rotoru zjawia się śmigłowiec - dorożka, ogólnie używanego do tych celów, typu C2H5C00H. Lekka i zwinna maszyna zręcznie przemyka się wśród rzeki ogromnych transportowców, dziesiątków niebiesko pomalowanych roto-tramwajów i mrowia jednoosobowych „Heliofly" czy „Hoppicopterów". Wtem, na drodze tej całej latającej chmury wyrósł buraczkowy słup sygnału świetlnego — droga chwilowo zamknięta. Oblot w prawo.

Bez większych przygód docieramy nad Dworzec Zachodni. Dyrektor wysiada ze śmigłowca i lekkim krokiem idzie w kierunku „Asteroidu".

Niczego nie znających ludzi przeszłych epok przestraszyłby może szum i świst startującej właśnie krótkodystansowej rakiety Warszawa — Madryt, lecz na ludziach współczesnych, ludziach epoki, która się szczyci detalicznym handlem zmaterializowaną energią — nie robi to wrażenia.

Błyszczą poręcze eskalatora, jego ruchome schody lekko unoszą falę przybywającej publiczności wprost do wnętrza potężnego pocisku. Dyrektor zajmuje wygodny fotel, wskazany mu przez stewarda i już ma się zabrać do interesującej lektury powieści, której wrażeń czytelnik doznaje w miarę przewijania się taśmy stalowej przez odpowiedni aparacik, założony na głowę, gdy trwożnie chwyta się za kieszeń z dokumentami. Czy nie zapomniał przypadkiem w domu swej czerwonej karty, uprawniającej go do używania szybkich środków lokomocji? Nie, jest! Odetchnął z ulgą. Przez pomyłkę wsunął ją tylko do innej kieszeni, po kolejnym przedłużeniu jej ważności przez komisję lekarską.

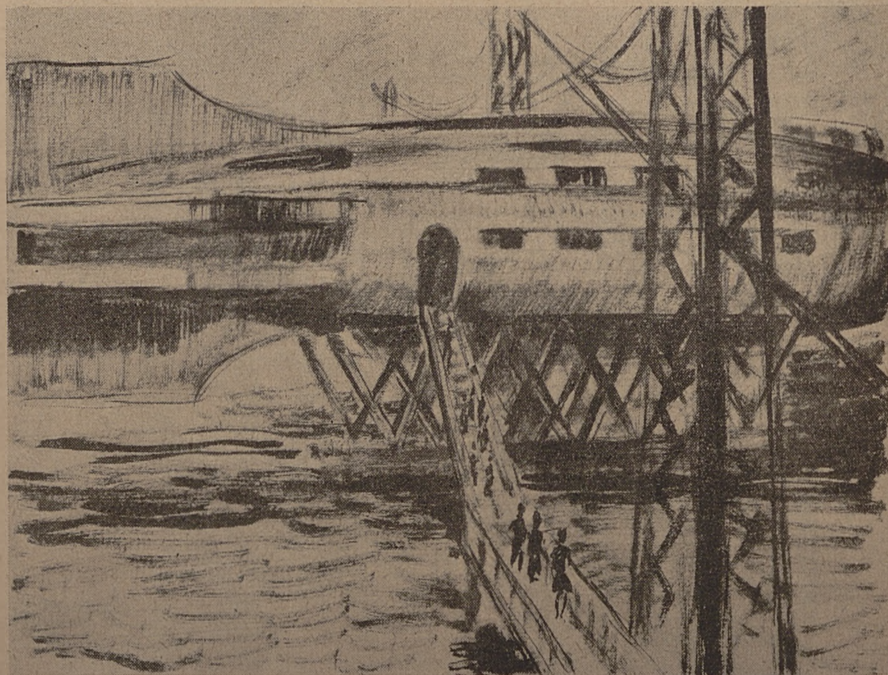
Migają światełka sygnalizacyjne, coś na kształt potężnego magnesu przyciska wszystkich do oparcia foteli. „Asteroid" ruszył.

45 minut podróży w stratosferze minęło naszemu znajomemu zupełnie niespostrzeżenie. Po pierwszych chwilach, gdy aż nazbyt wyraźnie odczuwał przyrost szybkości, wynoszący 4 g (czterokrotnie tyle, co przyspieszenie ziemskie) i gdy zewnętrzne ściany pocisku chłodzić trzeba było ciekłym powietrzem, aby nie dopuścić do nadmiernego rozgrzania się wskutek tarcia o powietrze, automatyczna regulacja absorpcji i promieniowania ustaliła najodpowiedniejszą temperaturę. Dopiero tuż przed wodowaniem odczuć można było działanie rakiet wstecznych. Paraboliczną swą drogę przez przestworza „Asteroid" zakończył pięknie wpływając do aeroportu w Honolulu.

W kilka minut potem, dyrektor Agapit Rakieciński, wśród oklasków zebranych na doroczną konferencję przedstawicieli nauki i przemysłu, wstąpił na trybunę. Treściwe swe resumé z całorocznej działalności kierownika potężnej instytucji „Komisji Uwspółcześnienia Kultury" rozpoczął małym wstępem historycznym:

„Gdy 54 lata temu wybuchła pierwsza bomba atomowa i zastraszającym swym działaniem przygwoździła niecność dzikich władców maszyn, nikt nie przypuszczał, że w tak krótkim czasie potrafimy doprowadzić Wszechświat do takiego stanu, jaki dziś oglądamy..."

...ruchome schody unoszą publiczność do wnętrza pocisku...



Z KRAJU

SKOKI SPADOCHRONOWE Z WIEŻY

Sekcja Spadochronowa Aeroklubu Warszawskiego, która miała wiele trudności z rewindykowaniem terenu byłej wieży spadochronowej w Parku Praskim, doszła do porozumienia z Zarządem Ogrodu Zoologicznego, na którego terenie znajduje się wieża.

Postanowiono, że z wieży korzystać będzie w dzień Sekcja Spadochronowa, w nocy zaś mieszkańcy ZOO.

Z AEROKLUBU KRAKOWSKIEGO

Jak donosi nasz krakowski korespondent, znani i cenieni na terenie grodu podwawelskiego obywatele August Bec-Walski i hrabia Wtarło mają zamiar począwszy od dnia 1-go kwietnia br. zapisać się na członków nadzwyczajnych Sekcji Szybowcowej Aeroklubu Krakowskiego.

Z tej to okazji A. K. wydał specjalne afisze propagandowe. Zasilenie szeregów klubu dwoma znanymi lotnikami, (którzy pobili wszystkie rekordy bujania w obłokach) przyczyni się bezwątpienia do należytej propagandy sportu szybowcowego.

W UZNANIU ZASŁUG

Znana i ceniona wśród szerokich rzesz czytelników literatka i pilotka, popisująca się swoimi epokowymi spostrzeżeniami na tematy lotnicze na łamach tyg. „Wici" (Cykl art. „Szybownictwo") w wywiadzie udzielonym przedstawicielowi LAP-u (Lotnicza Agencja Prasowa), wyjaśniła, iż z powodu (cytujemy dosłownie) „przeciążenia pracą ma zamiar w najbliższej przyszłości ustąpić ze swego obecnego stanowiska".

W związku z tym, w dniu wczorajszym zebrał się wielotysięczny tłum młodzieży, wiwatującej na cześć ustępującej. M. in. padały takie okrzyki: „Nareszcie!" i „Chwała Bogu!"

P. S. Za prawdziwość informacji Redakcja odpowiedzialności nie bierze.

WAŻNA UCHWAŁA

Na ostatnim Nadzwyczajnym Walnym Zebraniu Zarządu Głównego P.L.L. „Lot" w punkcie 5 obrad powzięto następującą uchwałę:

„Z uwagi na rzeczową i wartościową propagandę komunikacji lotniczej i naszych linii lotniczych w tygodniku młodzieżowym „Skrzydła i Motor" i miesięczniku lotniczym „Skrzydlata Polska" postanawiamy, że od dnia 1-go kwietnia pisma te będą mogły stale korzystać z bezpłatnych przelotów na naszych liniach krajowych".

Następują podpisy.

Z OSTATNIEJ CHWILI

— Jak donosi „Rakieta Wygwizdowska", lotnisko towarowe w Ustroniu zostało poważnie uszkodzone wskutek nieprawidłowego lądowania 150-tonowego transportowca, dowożącego węgiel do tamtejszych zakładów chemii eksperymentalnej.

*

...W najbliższym tygodniu odbędzie się uroczystość zarejestrowania 800 000-nej taksówi powietrznej.

*

Jak donosi nasz specjalny korespondent z Jeleniej Góry — w najbliższym czasie ma odbyć się tam wielka wyprawa szybowcowa w stratosferę. Loty odbędą się na szybowcach typu SG-38. Zgłoszenia kandydatów przyjmuje Komitet Organizacyjny Stratosferycznych Lotów Szybowcowych. Kandydaci mogą mieć ukończoną co najwyżej podkat. „B".

TELEWIZJA W SŁUŻBIE PRASY

Biuro Badań Telewizyjnych wprowadziło w użycie nowy aparat telewizyjno-fotograficzny. Aparatem tym można, nie wychodząc z poza biurka redakcyjnego— fotografować odległe przedmioty i wydarzenia.

Podobno niektóre redakcje dzienników warszawskich skorzystały z tego rewelacyjnego wynalazku przy dokonywaniu zdjęć z terenów, objętych powodzią.

Z ZAGRANICY

PRZEWROT W LOTNICTWIE MOTOROWYM

Jak donosi nasz specjalny korespondent przy Lotniczych Zakładach Doświadczalnych Organizacji Narodów Zjednoczonych, po długotrwałych studiach i doświadczeniach udało się zbudować lekki akumulator bardzo wielkiej pojemności. Akumulator ten służy jako źródło energii dla silników samolotowych.

Zastosowanie tak lekkiego źródła energii stwarza fantastyczne wprost możliwości. Z jednej strony zwiększa zasieg samolotu w ziemskich warunkach wprost nieograniczenie, z drugiej strony pozwala na 6-krotne zwiększenie ładunku handlowego na samolotach transportowych (odpada ciężar paliwa).

Nie trzeba nadmieniać, że sam fakt zastosowania silnika elektrycznego zamiast spalinowego daje znaczne uproszczenie w konstrukcji, pozwala na zredukowanie kłopotliwego systemu chłodzenia, redukuje w znacznym stopniu możliwość pożaru.

TANIA KOMUNIKACJA POWIETRZNA

Według ostatnich wiadomości z Chin, zaprojektowano tam bardzo ciekawą innowację w dziedzinie komunikacji lotniczej. Będzie to nowy typ kolejki linowej. Lina zawieszana będzie na całym szeregu balonów na uwięzi na znacznej wysokości nad ziemią.

Każdy wagon kolejki zaopatrzony będzie w rotor, jak śmigłowiec i będzie mógł dzięki niemu w dowolnym miejscu odczepić się z liny i wylądować lub wznieść się z ziemi i zawiesić na linie. Na trasie napędu dostarczać będzie śmigło ciągnące.

Nowy środek komunikacji ma cały szereg bardzo poważnych zalet. Nie będzie ograniczany żadnymi przeszkodami terenowymi dzięki umieszczeniu liny na dość znacznej wysokości.

Wolny będzie od zasadniczego niedostatku wszelkich maszyn latających, cięższych od powietrza — na podtrzymanie go w locie poziomym (na przezwyciężenie siły ciężkości) nie będzie zużywał pracy silników, a tym samym wymaga mniejszego zapasu paliwa i będzie tańszy od innych środków komunikacji powietrznej.

Z drugiej strony w wypadku zerwania się liny zawsze liczyć może na własny rotor, który włącza się w tym wypadku automatycznie.

NOWE ZASTOSOWANIE TELESTEROWANYCH ŚMIGŁOWCÓW

Jak donosi nasz korespondent ze Stanów Zjednoczonych, postanowiono tam zastosować jako środek komunikacji międzymiastowej śmigłowce, sterowane na odległość drogą radiową.

Dotychczas, wobec wielkiej ilości śmigłowców - taksówek zajętych było wielu pilotów - szoferów przy nieproduktywnej pracy pilotowania stale na tych samych trasach, tj. między wielkimi ośrodkami miejskimi.

Poza tym, wielka ilość indywidualnie kierowanych samolotów wymagała bardzo skomplikowanego i mimo wszystko nie dającego pełnej gwarancji bezpieczeństwa systemu regulacji ruchu.

Wprowadzenie telesterowanych śmigłowców i samolotów pozwoli na scentralizowanie organów regulacji ruchu, a tym samym na zwiększenie stopnia koordynacji ruchu powietrznego i odciąży pewną ilość personelu lotniczego, pozwalając użyć go na bardziej potrzebnych stanowiskach.

Każda centrala sterowania ruchem powietrznym będzie posiadała cały szereg tablic rozdzielczych i ekranów, odpowiadających poszczególnym trasom. Z chwilą, gdy pasażer wsiadł do śmigłowca i nacisnął guzik z nazwą miejscowości— celu podróży, na ekranie odpowiedniej trasy w centrali sterowania zapala się światełko i jeden z wolnych w danej chwili automatów obejmuje sterowanie śmigłowcem. Światełko na ekranie przesuwa się wzdłuż trasy, sygnalizując w każdej chwili położenie śmigłowca w terenie.

Wobec tego, że operator posiada obraz wszystkich śmigłowców, znajdujących się w danej chwili na jego linii, więc zderzenie się jest absolutnie wykluczone. Trasy poprowadzone są w ten sposób, aby wzajemnie nie przeszkadzały sobie; na skrzyżowaniach biegną na różnych wysokościach.

Samolotom nie należącym do systemu centrali telesterowania zabrania się lotu na wysokościach zarezerwowanych przez centralę.



Ob. Pluciński Andrzej — Gdańsk—Wrzeszcz. Uwagi Wasze są zupełnie słuszne. Większość gazet codziennych nie dorosła jeszcze do tego, by podawać ścisłe dane, dotyczące lotnictwa. Na artykuły w rodzaju „Skok pchły" nie mamy żadnego wpływu. Pieniądze przekazaliśmy administracji.

Ob. Sołtys Lesław — Brzesko. Plan do budowy silnika modelarskiego zamieścimy, musicie tylko uzbroić się w cierpliwość. Uważamy, że nie ma sensu na razie zakładać ośrodka szybowcowego w Waszej okolicy. Ośrodek taki założy Liga Lotnicza. Na razie korzystajcie z istniejących szkół szybowcowych. Za uczciwą propagandę lotnictwa — dziękujemy. Samolotu „Lampart" nie znamy. Możecie się nie obawiać „klątwy", Redakcja chętnie czyta listy pisane przez ludzi kochających lotnictwo.

Obywatelka z Garwolina. List Wasz sprawił nam dużo radości. Mimo, iż na Waszą akcję „obudzenie" Garwolina — jak piszecie — nikt nie zareagował, mamy nadzieję, że Wasza praca w tym kierunku przyczyni się do powstania koła Ligi Lotniczej — Garwolin. A zarzutami „o niańczeniu dzieci" prosimy się nie przejmować, nie przeszkadza to pracy dla lotnictwa.

Ob. Lipski Wojciech — Konstancin. Na szkolenie szybowcowe możecie wyjechać tylko w zorganizowanej grupie np. jako członek AW. W Grunowie można się szkolić tylko do kat. C. Radzimy natychmiast zapisać się na członka jakiejś organizacji lotniczej lub młodzieżowej, która organizuje u siebie kursy szybowcowe.

Ob. Roszkowski M. — Pruszków. Cieszy nas bardzo wiadomość, że „SiM" znajduje się nawet u fryzjerów, pomagając „młodym" trafić do lotnictwa. Martwi nas jedynie to, że musieliście zjeść zimny obiad — no ale czego nie robi się dla lotnictwa! Za życzenia — dziękujemy.

Ob. Kopka Willibald — Racibórz. Radzimy zwrócić się do szkoły inżynierskiej Wawelberga w Warszawie, ul. Andrzeja Boboli. Tytuł pilota możecie zdobyć, szkoląc się w jednym z licznych ośrodków lotniczych (patrz terminarz w Nr 11 „SiM"-u).

Ob. Ślusarski Zbigniew — Włocławek. Dlaczego żywicie tak ponure zamiary? Kończcie gimnazjum, a latem możecie wyjechać z grupą zorganizowanych chłopców z Waszej szkoły na jedno z szybowisk.

Ob. Krajniak I. — Bydgoszcz. Podręcznik, o który zapytujecie, jeszcze się nie ukazał. Po wpłaceniu 200 zł wyślemy żądane numery łącznie z „Orlątkiem". Za życzenia — dziękujemy.

Ob. Olszewski Zbigniew — Hrubieszów. Prosimy zwrócić się bezpośrednio do dyrekcji szkoły.

Ob. Baloniarz — Bydgoszcz. Kochany Wiatroduju! Nie rycerska to rzecz atakować, nie dając napastowanemu możliwości obrony. Podnieś przyłbicę, a przez pocztę otrzymasz obszerną odpowiedź, prostującą błędy, zawarte w nadesłanych uwagach. (W .P.).

Ob. Bremia Stanisław — Lignica. Po przesłaniu 190 zł wyślemy Wam żądane numery. W sprawie lotniska nic nam nie wiadomo. Wasze trudności modelarskie możecie znacznie zmniejszyć, jeżeli zorganizujecie grupę modelarzy i rozpoczniecie współpracę z Aeroklubem Wrocławskim — Wrocław, ul. Ogrodowa 53. Za życzenia dziękujemy.

Ob. Zaremba Ryszard. Mimo Waszych wątpliwości rozwiązanie wykonaliście na piątkę. Gratulujemy zdobycia II nagrody.

Ob. Otto Zbigniew — Kraków. Cieszy nas, że posiadacie tyle odwagi cywilnej, by przyznać się do swojego lenistwa. Na drugi raz miejcie trochę energii do podniesienia klapki w skrzynce pocztowej — i piszcie do nas.

Ob. Kotowski Jerzy—Żyrardów. Myśl Wasza o zorganizowaniu kursu dla pracowników Państw. Zakładów Przemysłu Włókienniczego jest godna poparcia. Radzimy zwrócić się do Ligi Lotn. Warszawa, ul. Nowogrodzka 49.

Ob. Szwejbakowski Bohdan — Chełmża. Na Ziemiach Odzyskanych nie ma liceum, o które pytacie.

Ob. Dryll B. — Białystok. Patrz terminarz szybowcowy „SiM" Nr 11 z bież. roku. „Skrzydlata" wychodzi przy końcu każdego miesiąca. Chcąc otrzymywać nasze wydawnictwa regularnie, radzimy je prenumerować.

WYDAJE: Redakcja Czasopism Lotniczych. **Red.** Janusz Przymanowski, mjr. **Zast. red.:** Antoni Mańkowski, kpt. Sekr. odp. A. Windholz, kpt. Adres red. i adm.: Warszawa — Mokotów, ul. Maratońska 4. Telefon 89 680 — 390

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie — 40 zł; kwartalnie — 115 zł; półrocznie — 220 zł; rocznie — 400 zł. **ULGOWA PRENUMERATA** dla jednostek W. P., organizacji sportu lotniczego itp. kwartalnie—100 zł; półrocznie—185 zł; rocznie—350 zł. Wpłacać czekami na konto PKO: I-978 właść. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa

Zakł. Graf. „Książka", W-wa, Smolna 12. Nr. zamówienia 490. Opłata pocztowa uiszczona gotówką B-30430.